

Boletín del Observatorio de Comercio Internacional

PUERTO LA PLATA: DESAFÍOS PARA UN NODO ESTRATÉGICO EMERGENTE

DEMANDAS DE POLÍTICAS TERRITORIALES E INFRAESTRUCTURA EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

Arq. Aversa María

Pertenencia Institucional: LEMIT-LINTA-CICPBA (Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para la Investigación Tecnológica y Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente. Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires); CIUT-FAU-UNLP (Centro de Investigaciones Urbanas y Territoriales. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de La Plata)

Introducción

La Región Metropolitana de Buenos Aires (en adelante RMBA) es un extenso territorio heterogéneo desde todas las dimensiones (económicas, políticas, sociales, culturales y ambientales) con más de 15 millones de habitantes distribuidos en una planicie costera, productiva y portuaria. En ese marco el Gran La Plata, región que integran los partidos de Ensenada, Berisso, La Plata y Puerto La Plata (en adelante PLP) se localiza en el extremo sur de la misma, con dinámicas microrregionales propias y actividades vinculadas al puerto, referente decisivo para su surgimiento y consolidación.

El Puerto de la Ensenada (natural) dio origen a la fundación de la ciudad Capital de la Provincia de Buenos Aires (1882) y a su construcción científica (1883-1890); fue considerado el principal puerto del río de La Plata –ya reconocido en la defensa de las invasiones inglesas-, situación que duró poco tiempo, con la federalización de Buenos Aires y la construcción de Puerto Madero, ese sería el puerto nacional jerárquico, sumiendo al Puerto La Plata a un rol secundario y, posteriormente, industrial. Tal como señala Chiozza “*Buenos Aires, fue por antonomasia el puerto, el que los porteños hicieron cabeza de país*” (en Romero, 2000), condicionamiento que persiste en la actualidad y que se ha mantenido a lo largo de la historia.

En 1904 los puertos fueron nacionalizados, PLP atravesó diversas etapas, que se pueden sintetizar en: una primera etapa correspondiente a la industria frigorífica (1902-1920), una segunda etapa industrial vinculada a la instalación de petroquímica General Mosconi (1925), una tercera etapa de diversificación productiva (1925-1957), una cuarta etapa de retroceso y estancamiento (1960-1980) y una quinta etapa que se podría subdividir en dos: por un lado la recuperación a partir de la década del '90 con la Ley de

Boletín del Observatorio de Comercio Internacional

Puertos¹ (1992) con la desregulación y descentralización y la devolución a la provincia; una ulterior –consecuencia de la anterior- con la conformación del Consorcio de Gestión Puerto La Plata (CGPLP) como ente de derecho público no estatal a cargo de la administración del PLP.

En el contexto de esta última etapa PLP comenzó su proceso de reconversión física, modernización funcional y recuperación institucional; al mismo tiempo nuevos desafíos y problemáticas en el marco de nuevos modelos territoriales para los puertos, la industria naval y el comercio internacional, todo parte del contexto global en que un puerto está inmerso, en la relación dialógica entre lo local y lo global.

De este modo se plantean algunos desafíos y algunas demandas en torno a las políticas públicas que debe enfrentar PLP para fortalecerse y competir en la región conjuntamente a sus vecinos Dock Sud, Puerto Nuevo y Zarate- Campana como un nodo regional portuario metropolitano (figura 1).

Demandas territoriales en el escenario actual

Existen demandas y requerimientos que atraviesan las escalas locales, que responden a criterios globales. Los puertos deben adaptar sus territorios, equipamientos, instalaciones e infraestructuras a los avances tecnológicos de la industria naviera, a reglamentos internacionales de seguridad, a normativas locales del entorno urbano y a exigencias de la sociedad en general, por solo mencionar algunos.

El escenario actual de PLP es el de reposicionamiento frente a sus competidores, sin embargo, esto lo conduce a resolver problemáticas fundamentales en relación la falta de visión integral del territorio. Mientras cuenta con la mejor terminal de contenedores de la región, recientemente inaugurada, no cuenta con la accesibilidad terrestre necesaria para vincularse y operar.

Por otro lado, en la escala local, su principal compromiso en cuanto a la localización en medio de tres partidos, es fundamentalmente la contigüidad en Berisso con el Barrio calle Nueva York –declarado patrimonio provincial- con las debilidades del entorno urbano que impide una relación franca entre puerto y ciudad en tanto los accesos se hacen por vías que comparten el tránsito –no diversificado- complejizando la movilidad.

¹ Leyes Provinciales N° 11206 y N° 11535, ratifican los Convenios de Transferencia de Puertos Nación-Provincia, suscriptos el 12 de junio de 1991 y el 4 de mayo de 1993, por la Provincia de Buenos Aires y la Nación, en el marco de lo normado por las leyes N° 23.696 y N° 24.093.

Universidad Nacional de Luján
Departamento de Ciencias Sociales
Boletín del Observatorio de Comercio Internacional



Figura 1: Inserción RMBA y GLP.

Fuente: CGPLP

Desafíos para el escenario futuro

Un desafío como potencialidad está en relación a la ubicación geográfica, a la espacialización de las actividades económico-productivas (industriales, portuarias, comerciales) vinculadas a necesidades locales y globales, y a su posicionamiento geográfico con mayor o menor nivel de interconexión, pero al mismo tiempo la accesibilidad se transforma en debilidad, *“la accesibilidad determina, pues, las elecciones de localización de cada actor económico, que a su vez dan lugar, por efectos acumulativos, a la estructuración de todo el espacio tanto a nivel macro como microterritorial”* (Camagni. 2005:51).

En relación a la accesibilidad -y movilidad urbana y portuaria- es prioritario un análisis conjunto interjurisdiccional, multiactoral e interestatal, en este aspecto, algunas políticas a implementar deben atender ciertas demandas, *“cambio en la matriz de distribución, que articule el transporte de carga y ferroviario; restringir el usos de arterias urbanas para tránsito pesado (diversificar usos); re-encausar el tránsito (general) en toda la ciudad (planificar, controlar, gestionar); coordinación puerto-ciudad a través de una autoridad portuaria; Plan de Seguridad vial; Articulación de actores múltiples, públicos y privados con participación ciudadana; gestión coordinada entre municipios y provincia; políticas públicas coordinadas; evaluación de impactos”* Aversa. 2017:28).

Se puede mencionar un desafío en la escala local que comprende lo antes mencionado, pero además la particularidad del patrimonio antrópico y natural, ya que se encuentra entre áreas urbanas de gran valor patrimonial arquitectónico e industrial pero además entre las islas Paulino y Santiago de gran valor ambiental y paisajístico.

Ligado a este desafío aparece la cuestión ambiental, no menos relevante; la protección del ambiente y el uso sostenible de recursos implican el control y la gestión

Boletín del Observatorio de Comercio Internacional

para que eso suceda, de modo de generar el menor daño posible en términos de contaminación de suelo, aire y agua. Asimismo implementar políticas de mitigación por parte de los actores responsables en la manipulación de las cargas -contaminantes y contaminables- y los organismos encargados de supervisar y auditar.

Es imprescindible entender las demandas y los desafíos como parte de las limitaciones para una posible reconversión de PLP –como de cualquier puerto- con una visión holística en temas de gestión. Desde los múltiples actores intervinientes locales, globales, públicos, privados, individuales y colectivos. En palabras de Pirez (1995:3) *“los actores sociales, por su parte, son las unidades reales de acción en la sociedad: tomadores y ejecutores de decisiones que inciden en la realidad local. Son parte de la base social, son definidos por ella, pero actúan como individuos o colectivos que, además, están sometidos a otras condiciones (culturales, étnico-culturales, políticas y territoriales)”*.

La coordinación entre los tres partidos que comparten jurisdicción sobre el PLP (en la escala Gran la Plata) está en manos del CGPLP ya que el directorio se compone por un representante de cada municipio (además de otros actores), bajo la Subsecretaría de Industria, Minería y Actividades Portuarias, dependiente del Ministerio de la Producción de la Provincia de Buenos Aires; sin embargo no hay autoridad metropolitana que reúna las demandas, desafíos y estrategias conjuntas a otros puertos públicos –y/o privados- que intervenga y aglutine cuestiones comunes generalizables y especificidades atendibles en el marco de un hinterland común en esta RMBA.

La ausencia de políticas públicas respecto de lo expresado en este artículo dificulta la posibilidad de desarrollo de PLP, más allá de que la elección del posicionamiento de las cargas no depende solamente del puerto, es una elección que responde a los operadores logísticos y navieras que dominan el mercado. No obstante, si esa elección se produce, el puerto como infraestructura geoestratégica debe estar preparado física y funcionalmente; las infraestructuras terrestres e instalaciones para la logística deberán también estarlo, así como la accesibilidad náutica, el dragado de los canales y todo lo pertinente a la operativa eficiente del sector portuario.

Universidad Nacional de Luján
Departamento de Ciencias Sociales
Boletín del Observatorio de Comercio Internacional



Figura 2: Terminal de contenedores TecPlata, Berisso

Fuente: Página web Tecplata.

Reflexiones finales

Los puertos son infraestructuras técnicas y sociales (Domínguez Roca, 2006), son un potencial en sí mismo para el territorio que lo posea, son dinamizadores económicos y configuran enclaves vinculados a la memoria colectiva cultural. PLP debe dirigir sus estrategias hacia un puerto de cuarta generación, debe posicionarse en el extremo sur metropolitano conjuntamente a corredores de actividades primarias y secundarias microrregionales y macroregionales, interconectado a una red de infraestructuras carreteras sólidas.

El potencial reconocimiento de una mega-región como territorio suficientemente diverso en su interior, requiere nuevas estrategias de desarrollo que completen decisión, ejecución y gestión integrando *“las áreas más avanzadas como las menos avanzadas [...], que deberían considerar marcos amplios e innovadores de gobernanza”* (Sassen, 2007).

Debe existir una interacción entre autoridad portuaria y Estado, porque de lo contrario, tal cual lo señala Oszlak (2000) *“la minimización del Estado es, en parte, la continuación del Estado por otros medios [...] la descentralización de funciones en el nivel subnacional”*. La no presencia del Estado hace emerger otros intereses particulares en desmedro de un potencial común, solidario, justo e inclusivo. La planificación territorial urbana y portuaria es un instrumento político para el ordenamiento del territorio, ejercido por los Estado –que puede/debe incluir la participación privada y ciudadana-. Como tal sus carencias repercuten en obsolescencia, desmantelamiento o corrupción, vale decir que es una desventaja para los ciudadanos que están directa o indirectamente vinculados a él.

Se puede observar un avance en las estrategias del CGPLP desde su plan director inicial, se mejoraron y ordenaron temas centrales, relativos a espacios físicos, instalaciones y equipamientos intra portuarios, accesos cercanos al puerto, se

Boletín del Observatorio de Comercio Internacional

recuperaron edificios, se estableció un vínculo con los vecinos con actividades recreativas y educativas; sin embargo, hay restricciones más allá del consorcio; como se dijo, es vital resolver la accesibilidad regional, metropolitana y local, finalizar las autopistas, completar trazas de rutas y conexiones internas y mantener las existentes en estado óptimo, por solo mencionar lo más relevante.

Las reconversiones son una oportunidad para impulsar el desarrollo, pero sin dudas requieren la atención de múltiples variables, con diversos actores involucrados e intereses. PLP está actuando como de segunda y de tercera generación, reconvertir el puerto a cuarta generación no será sencillo, pero es urgente en la medida que los puertos ya están pensándose a sí mismos como puertos inteligentes (Smart ports), como puertos red, complementarios y articulados, con eficiencia en cada uno de los nodos constituidos de la red, con calidad de las interfases, coherencia de un sistema integrado (puertos, ciudades, regiones) y gestionados por una autoridad portuaria co-gobernada.

Referencias

AVERSA, María (2017), “Políticas Regionales. Transformaciones Portuarias en el Gran La Plata”. Revista 47 al Fondo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de La Plata.

CGPLP-CONSORCIO DE GESTIÓN PUERTO LA PLATA (2001) Plan director del Puerto La Plata, Tomo II.

DOMÍNGUEZ ROCA, Luis Javier (2001) “Puertos y ciudades: ¿una relación insostenible?”. En Actas del 8º Encuentro de Geógrafos de América Latina. Santiago de Chile, 4 al 10 de marzo de 2001 (CD Rom).

OSZLAK, Oscar (2003), “El Mito del Estado Mínimo. Una Década de Reforma Estatal en América Latina”, en Desarrollo Económico, vol. 42, N° 168. Enero-Marzo, Buenos Aires, Argentina.

ROMERO, José L. (2000). “Breve Historia de la Argentina. Fondo de la Cultura Económica de España.

SASSEN, Saskia (2007). “El Reposicionamiento de las Ciudades y Regiones Urbanas en una Economía Global: Ampliando las Opciones de Políticas y Gobernanza”. Revista eure (Vol. XXXIII, N° 100), pp. 9-34. Santiago de Chile. Chile.